

# 公開実用平成 1-99266

⑩ 日本国特許庁 (JP)

⑪ 実用新案出願公開

⑫ 公開実用新案公報 (U)

平1-99266

⑬ Int. Cl. 1

A 47 C 7/74

識別記号

庁内整理番号

C-8608-3B

⑭ 公開 平成1年(1989)7月3日

審査請求 未請求 (全頁)

⑮ 考案の名称 車両用シート

⑯ 実 領 昭62-195998

⑰ 出 領 昭62(1987)12月25日

⑱ 考案者 高木 齊 愛知県岡崎市橋目町字中新切1番地 日本自動車エンジニアリング株式会社岡崎事業所内

⑲ 出願人 三菱自動車工業株式会社 東京都港区芝5丁目33番8号

⑳ 出願人 三菱自動車エンジニアリング株式会社 東京都大田区下丸子4丁目21番1号

㉑ 代理人 弁理士 長門 侃二

## 明細書

### 1. 考案の名称

車両用シート

### 2. 実用新案登録請求の範囲

シートクッションとシートバックから構成される車両用シートの前記シートバック肩部に少なくとも1個の通気孔を形成し、該通気孔と前記シートクッション下方の車体に配設された空調用ダクトとをパイプ部材により接続し、当該パイプ部材を介して前記通気孔から外気を吹き出させるようにしたことを特徴とする車両用シート。

### 3. 考案の詳細な説明

#### (産業上の利用分野)

本考案は通気孔を有する車両用シートに関する。

#### (従来技術及びその問題点)

近年、乗用車による長時間の走行が益々盛んに行われるようになっており、車両用シートに対してはその安全面は勿論のこと、特にその居住性の向上が要求されている。

そのため、最近ではシートを構成するシートク

ッション及びシートバックの双方、或いは、シートクッションとシートバックとの結合部に空気噴出口を形成し、当該空気噴出口を介して空気調和装置からの温風もしくは冷風を搭乗者とシートとの密着部分へ供給するものが知られている（実開昭60-115053号、実開昭60-72657号の各公報参照）。

ところで、運転者の身体は空気調和装置により快適な温度に保持されているものの、前述したような長時間に亘る走行時には、その頭部に外気を送風して常にリフレッシュした状態を保ち、疲労から発生する眼氣を防止することが望ましい。しかしながら、上記した従来の車両用シートにおいては、空気噴出口から導入される温風や冷風は主として搭乗者の身体のシートクッション及びシートバックと密着する部分に供給されるものであり、搭乗者の頭部には供給されないという問題がある。

本考案は上記従来の問題点に鑑みてなされたもので、搭乗者の頭部に外気を供給することが可能な車両用シートを提供することを目的とする。

### (問題点を解決するための手段)

上記目的を達成するために本考案によれば、シートクッションとシートバックから構成される車両用シートの前記シートバック肩部に少なくとも1個の通気孔を形成し、該通気孔と前記シートクッション下方の車体に配設された空調用ダクトとをパイプ部材により接続し、当該パイプ部材を介して前記通気孔から外気を吹き出させる構成としたものである。

### (作用)

シートバックの肩部、即ち、搭乗者の肩近傍に対応する位置に形成された通気孔をエアコン用のダクトに、パイプ部材例えば可撓性を有するチューブを介して接続し、必要に応じて前記通気孔から搭乗者の頭部に向けてベンチレータから導入された外気を送風する。

### (実施例)

以下、本考案の一実施例を添付図面に基づいて詳述する。

第1図は本考案の車両用シートの一例であり、

本考案を運転席に適用した場合を示している。運転席のシート1はシートクッション2及び当該シートクッション2に前後屈可能に結合されたシートバック3から構成される。そして、このシート1はフロアパネル(図示せず)に車両の前後方向にスライド自在となるように取り付けられている。

シートバック3の上端面には図示しないヘッドレストガイドが埋設され、当該ヘッドレストガイドにヘッドレスト4が着脱自在に取り付けられており、当該シートバック3のヘッドレスト4の左右両側の肩部3a、3bには通気孔5、6が形成されている。この通気孔5、6は当該シート1に着座する搭乗者の頭部に向かって、送風が行われるような向きに配設することが必要である。即ち、その角度は斜め上方で、且つ、互いに内方を向いていることが望ましい。第2図はシートバック3を上方から見た図であり、通気孔5、6は夫々の送風方向が搭乗者の頭部で略交差するように設定されている。

第1図において、通気孔5、6は夫々可撓性を

有するパイプ部材7を介してシート1の下方の車体のバックボーンフレームに沿って配設され、後部座席に空気調和装置からの送風を行うためのエアコン用ダクト8に接続されている。即ち、パイプ部材7の下端7aはダクト8の適宜な箇所例えば側壁に氣密に結合されており、一方、当該パイプ部材7の上端は2本に分岐して各分岐パイプ7b、7cが夫々上記通気孔5、6に接続されている。

第3図はパイプ部材7の下端7a開口部7a'をエアコン用ダクト8の側壁8aに取り付けた状態を示している。パイプ部材7の下端7aの開口部7a'はシート1のスライドに伴ってスライドするスライド板9の略中央に固着されている。エアコン用ダクト8の側壁8aには開口8bが形成され、前記パイプ部材7の開口部7a'は当該開口8bに臨むように配設されている。又、スライド板9の幅は側壁8aの開口8bよりも長く形成され、シート1のスライドによりパイプ部材7の開口部7a'が側壁8aの開口8bの両端に位置する時も当該開口8b全体を閉塞するようにされ

ている。更に、側壁 8 a の開口 8 b の上部にはパイプ部材 7 への送風を制御するための弁体 10 が配設されている。この弁体 10 は電子制御装置（図示せず）によりその開閉が制御される。例えば搭乗者が必要に応じてインストルメントパネルのスイッチ（図示せず）を入れることにより、弁体 10 が開弁される。

以下に作用を説明する。

走行時等に、運転者の頭部に外気を供給する場合は、先ず、空気調和装置を換気装置（ベンチレータ）に切り換え、運転者が前記インストルメントパネルのスイッチを入れると、エアコン用ダクト 8 の側壁 8 a に配設された弁体 10 が開弁し、当該ダクト 8 を流れる外気の一部がパイプ部材 7 へ流入し、当該パイプ部材 7 を上昇して、各分岐パイプ 7 b、7 c に分流し、夫々通気孔 5、6 から搭乗者の頭部へ向けて吹き出される。

尚、上記実施例においては、通気孔を 2 箇所形成した場合について記述したが、通気孔の個数はこれに限るものではなく、1 個もしくは 3 個以上

形成してもよい。更に、上記実施例においては、シートバック3の肩部3a、3bに形成された通気孔5、6の向きを搭乗者の頭部へ向けて固定した場合について記述したが、当該通気孔の向きを可変とする構成とすることも可能である。又、上記実施例においては通気孔5、6からの送風の制御をスイッチにより行うこととしたが、搭乗者が手動により直接弁体10を開閉することとしてもよい。

#### (考案の効果)

以上説明したように本考案によれば、シートクッションとシートバックから構成される車両用シートの前記シートバック肩部に少なくとも1個の通気孔を形成し、該通気孔と前記シートクッション下方の車体に配設された空調用ダクトとをパイプ部材により接続し、当該パイプ部材を介して前記通気孔から外気を吹き出させる構成としたので、搭乗者の頭部に向けて、外気を吹き出させることが可能となり、特に、長時間の運転時における運転者の頭部に新鮮な外気を供給し、眠気を防止す

ることができ、走行時の安全性の確保に極めて効果的である。

#### 4. 図面の簡単な説明

第1図は本考案の車両用シートの一実施例を示すシートバックの斜視図、第2図は第1図のシートバックの上面図、第3図は第1図のパイプ部材の結合部を示すエアコン用ダクトの一部切欠斜視図である。

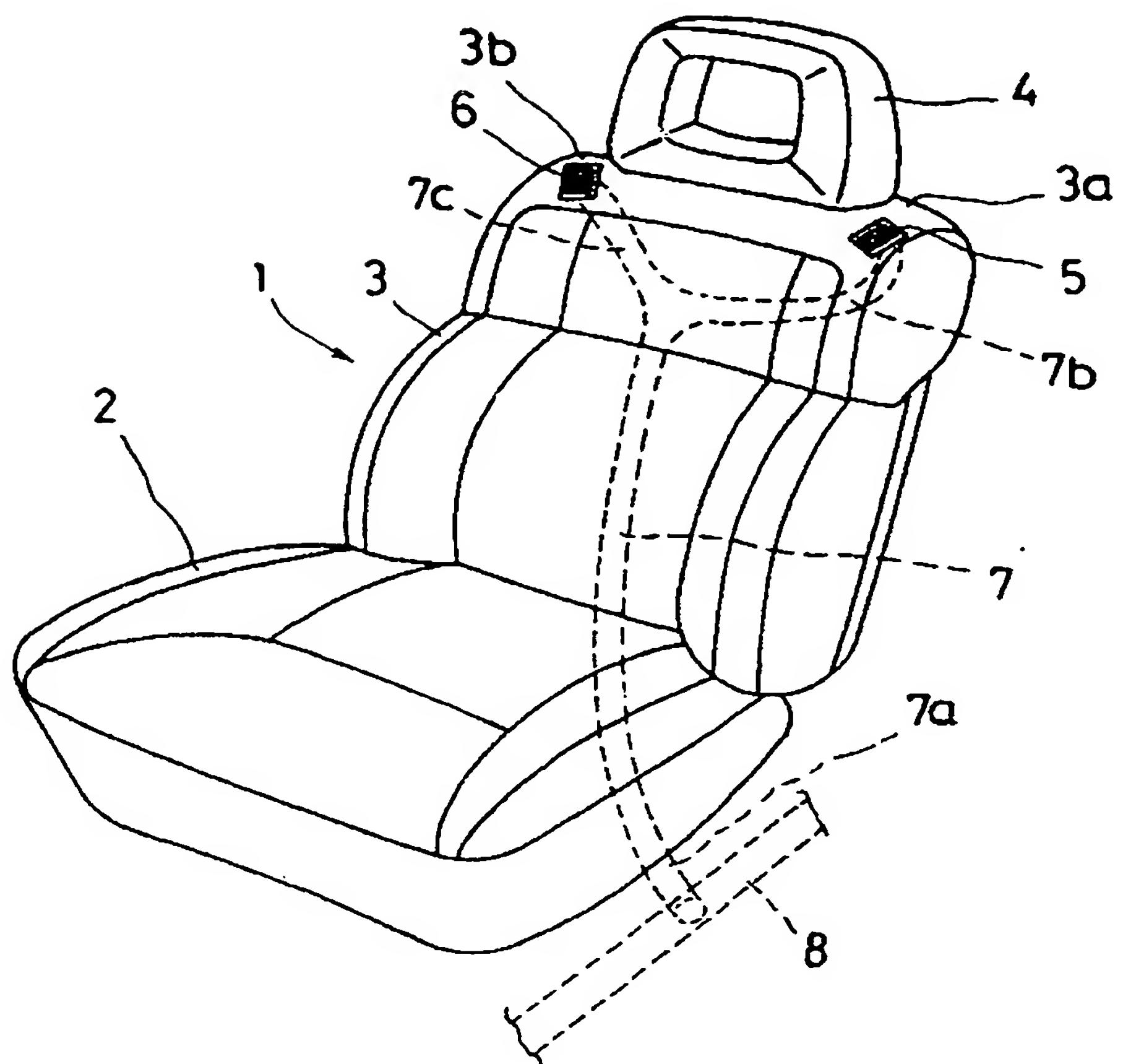
1…車両用シート、2…シートクッション、3…シートバック、5、6…通気孔、7…パイプ部材、8…エアコン用ダクト、10…弁体。

出願人 三菱自動車工業株式会社

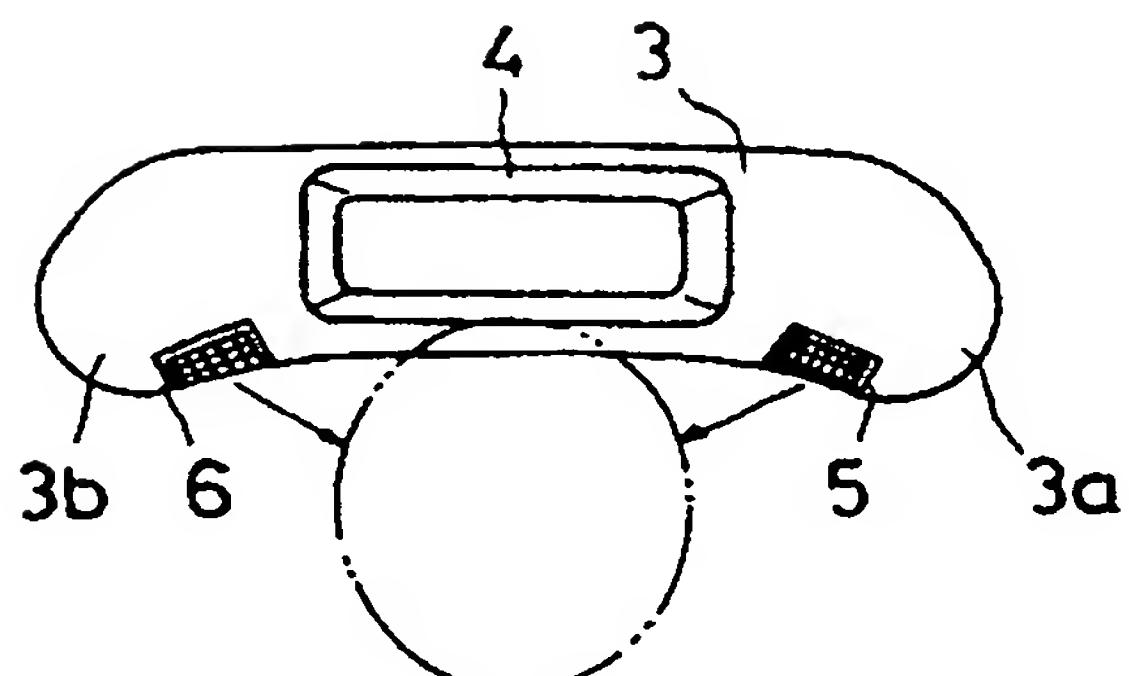
同 日本自動車エンジニアリング株式会社

代理人 弁理士 長門侃二

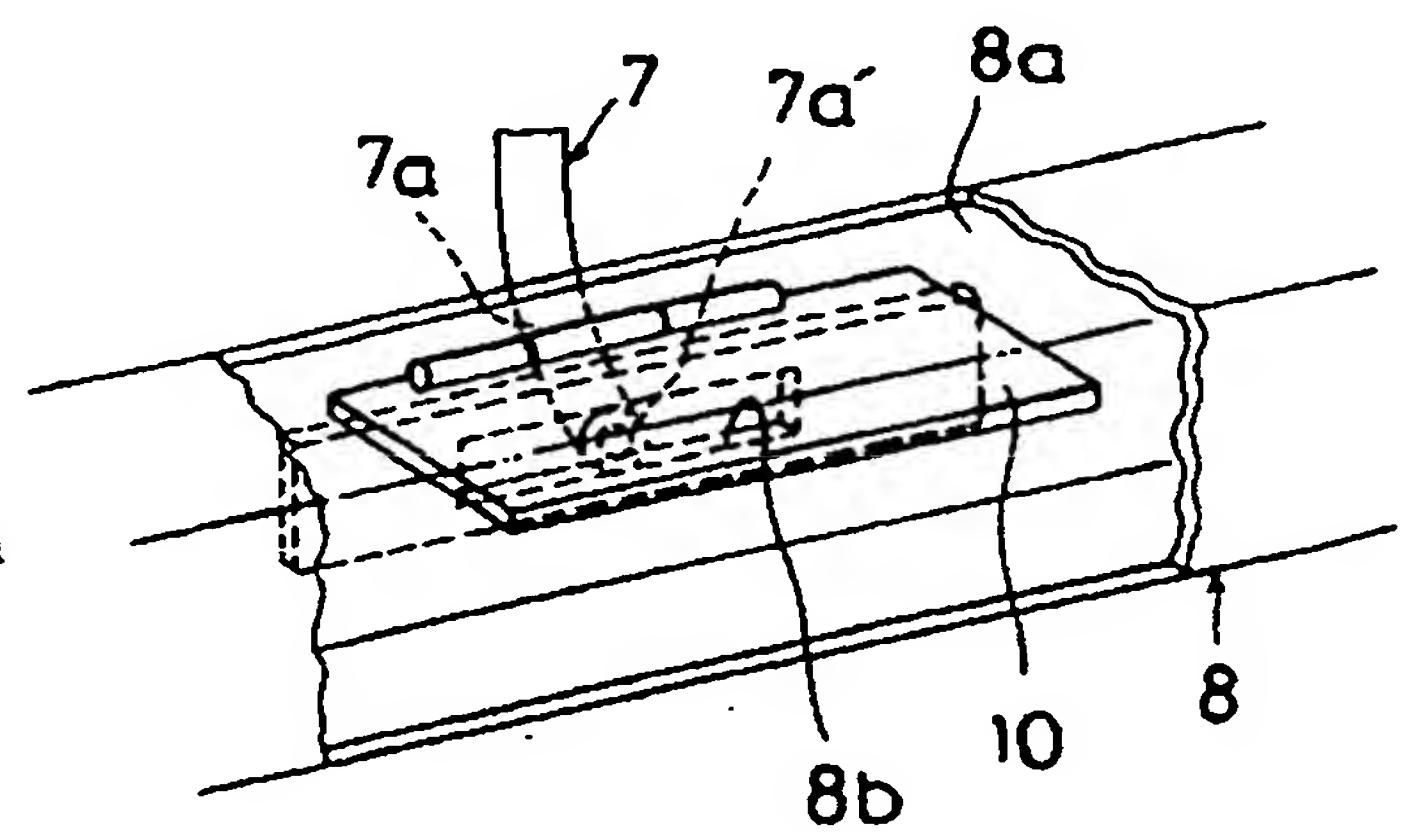
第 1 図



第 2 図



第 3 図



680

代理人弁理士 長門侃二  
実用 I - 99266